# THE ST LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

# ANNUAL REPORT 1990 – 1991

91-06737/

# THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President
GÉRALD LANIEL, Vice-President
WILLIAM F. BLAIR, Member

## EXECUTIVE OFFICERS

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Eastern Region

J. BRUCE McLEOD
Vice-President, Western Region

JOHN M. KROON
Director of Operations and Maintenance

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer*

CAMILLE TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

JOHN VAZALINSKAS
Chief Engineer

ANDRÉ LANDRY
Acting Director of Planning**

NORMAN B. WILLANS
Counsel

WILLIAM CROSS
Director of Audit

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

* As of February 25, 1991
** As of January 9, 1991

## OFFICES

**Head Office**
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

**Headquarters**
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

**Eastern Region**
St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

**Western Region**
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:
**The St. Lawrence Seaway Authority**
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
KIR 7X7

(ISSN 0581-3298)

# THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 21, 1991

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1991.

Reduced grain sales in both Canada and the United States, as well as the impact of the current North American recession on the activities of several regular Seaway users, resulted in lower traffic figures in 1990. Total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section dropped by 1.1%, to 36.7 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 1.3%, to 39.4 million tonnes, compared to the 1989 totals of 37.1 and 39.9 million tonnes on both sections respectively. Except for grain, which showed early signs of modest growth in 1991, most other Seaway commodities are not expected to register significant improvements in 1991. The present state of the Canadian steel industry does not augur well for strong iron ore movements. However, it is hoped that some early indications of economic recovery in the U.S. will translate into noticeable gains in Seaway traffic in the second half of the navigation season.

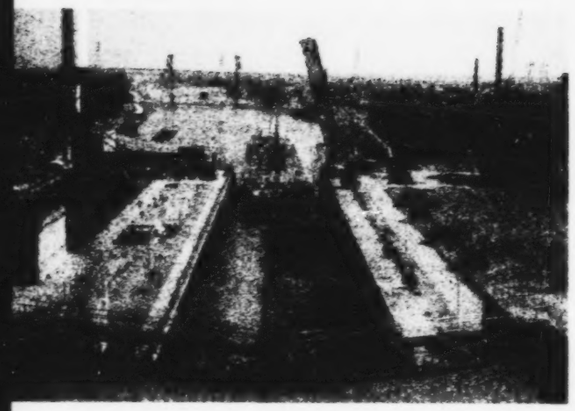
Last season's disappointing traffic figures resulted in an income shortfall. Total revenue for the fiscal year, including toll receipts and investment income, was $72.2 million compared to a budgeted figure of $76.2 million.

Total expenditures on both sections of the waterway rose by 7%, from $75.5 million in 1989-90 to $80.8 million in 1990-91.

The Authority's operating deficit was $8.6 million, and the allowance for the Large Corporation Tax added another $1.2 million, for a total deficit of $9.8 million. While the corporation was again able to generate a positive cash flow from its operations in fiscal 1990-91, the obligation placed on the Authority to be financially self-sufficient is becoming increasingly difficult during a prolonged slump that sees revenue-producing cash reserves dwindling to very low levels.

The Seaway enjoyed labour stability and trouble-free navigation throughout 1990. This enabled the Authority to pursue activities aimed at strengthening the waterway's competitive position, and increasing and diversifying its cargo mix.

A Seaway Summit meeting, jointly organized by the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, was held in Toronto in November 1990. The serious and thought-provoking presentations given by the participants at this meeting provided a valuable insight into the concerns, as well as the dedication and aspirations, of each sector represented. Consensus was achieved on the need for a concerted effort to enhance efficiency



along the entire system, and to provide cost competitive services throughout. A working group was appointed to review the various issues raised and to study the means of implementing the workable improvements proposed by the participants.

The two Seaway agencies view their Incentive Tolls Program as a forerunner to cost reduction measures in other sectors of the Seaway/Great Lakes system. The success of the pilot program initiated during the 1990 summer months led to the enhanced rebates that are now being offered under an extensive 3-year program. The interest so far manifested by a number of shippers, in North America and abroad, leaves little doubt that initiatives aimed at lowering costs, as well as those that might reduce cargo handling and overall transit times, could go a long way towards placing the Seaway at the competitive level enjoyed by some of the European riverways.

The Trade Mission that travelled to Antwerp, Stockholm, Liverpool and Bilbao, in March of this year, stressed the reliability, integrity, safety and economy of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. As a result, some significant inroads were made that are expected to impact favourably on ocean trade in the system in the near future.

Despite recent declines in tonnage, the Seaway still offers the inherent and widely recognized advantages of water transportation. It continues to be the clear leader in terms of energy efficiency and low environmental impact, and continues to provide an economical transportation alternative to shippers and carriers.

Respectfully yours,

G.R. Stewart

# *THE YEAR IN REVIEW*

## *FINANCES*

Notwithstanding an average 4.5% increase in the Tariff of Tolls for the 1990 navigation season, a poor traffic performance limited the net gain in toll receipts to a modest $217 thousand. As a result, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, including investment income of $6.6 million, amounted to $72.2 million, compared to a budgeted sum of $76.2 million.

Total expenditures on both sections of the waterway rose by 7%, from $75.5 million in 1989-90 to $80.8 million in 1990-91.

On the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section, where a 1.1% drop in cargo tonnage was registered in 1990, toll income declined by 0.5%, to $27.6 million, while operating expenses increased by 10.9%, from $33.9 million to $37.6 million.

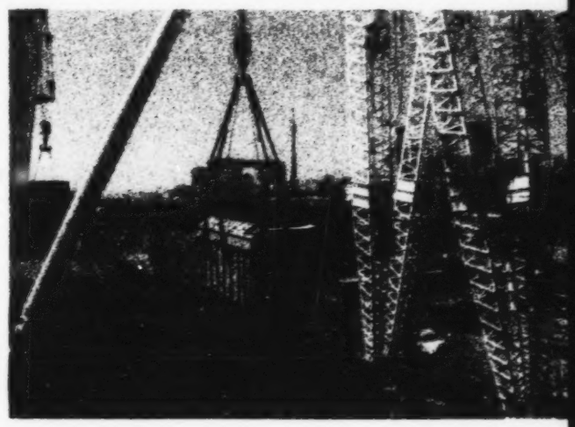
Although cargo tonnage on the Welland Canal dropped by 1.3%, this section nevertheless enjoyed a slight increase in toll revenues, from $31.2 million in 1989-90 to $31.6 million in 1990-91. Operating expenses rose to $43.2 million from $41.6 million in the preceding year, an increase of 3.9%.

Capital expenditures during the year reached $36.8 million, including $28.5 million under the Welland Canal Rehabilitation Program.

The operating activities of the Corporation provided a positive cash flow during the year despite the net loss incurred. The working capital level remained fairly constant with that of the previous year. Net capital expenditures amounting to $9.5 million were financed by redeeming some $8 million from the capital reserve during the year. The Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, now stands at $23.9 million.

Encouraged by the success of the pilot New Business Incentive Tolls Program implemented during the 1990 summer months, the Authority will be offering a greatly enhanced scale of toll rebates during the next three years, starting with the 1991 navigation season. This aggressive program, which will result in substantial savings on new business in a variety of cargo categories, is part of the revised Tariff of Tolls which also provides for an average 5.75% increase in tolls during each of the years 1991, 1992 and 1993.

While toll revenues are expected to increase somewhat in 1991-92, the negative impact of the current recession on Seaway traffic will continue to be felt, bringing an operating deficit that could be in excess of $7 million. In addition, major capital expenditures in 1991-92 will put a severe strain on the Authority's Capital Improvement Fund reserve; $16 million of that Fund will be needed to finance these planned expenditures.



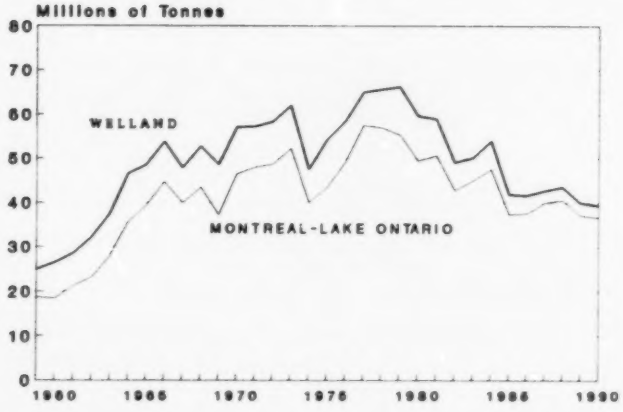
## *TRAFFIC*

Strikes at leading Canadian steel plants, high interest rates, the Iraqi embargo and the North American recession, all contributed to lower traffic on the Seaway in 1990. Grain and iron ore shipments showed some improvements over the 1989 results, but most other bulk commodities, as well as general cargo, registered declines of varying importance. As a result, total cargo tonnage on the M.L.O. dropped by 1.1%, to 36.7 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 1.3%, to 39.4 million tonnes, compared to the 1989 totals of 37.1 and 39.9 million tonnes on both sections respectively.

### Grain

While Canadian grain shipments rose by 44.6%, to 8.2 million tonnes, on the M.L.O. and by 39.3%, to 8.4 million tonnes on the Welland Canal, U.S. grain exports through the Seaway declined by 30% on both sections, to 4.0 and 4.2 million tonnes respectively. After the dismal performance of 1989, Canadian shipments resumed a relatively normal pace during the first half of the navigation season, sagged in early fall, and rose markedly in November and December following the announcement of a major sale to the U.S.S.R. The drop in U.S. grain movements has been attributed to increased rail shipments to east coast outlets during the winter, and a slight drop in American exports. At year end, total grain tonnage on the M.L.O. had risen by 6.8%, to 12.2 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 4.6%, to 12.7 million tonnes.

CARGO VOLUME




### Iron Ore

Total iron ore shipments through the M.L.O. increased by 3% over 1989 results to 11.5 million tonnes, and by 2.6%, to 7.5 million tonnes on the Welland Canal. Labour strikes at two Canadian steel plants caused a shortfall of some 0.4 million tonnes in deliveries to these facilities. However, shipments destined to U.S. Great Lakes steel mills rose to well over 6.1 million tonnes, the highest figures for U.S. ore imports through the Seaway in recent years.

### Coal

On the Welland Canal, where coal is a leading commodity, 1990 tonnage remained relatively stable at 6.3 million tonnes, reflecting a steady demand from Ontario Hydro. U.S. coal shipments to foreign destinations through the M.L.O. dropped sharply in 1990 and year-end results showed a total of 0.5 million tonnes, a decline of 37%.

### Other Bulk Commodities

With the exception of fuel oil and stone shipments on both Seaway sections, nearly all bulk commodities, other than grain, iron ore and coal, showed some decline in 1990. On the M.L.O., where fuel oil shipments rose by 56.4% to 0.9 million tonnes, and stone by 59.6% to 0.7 million tonnes, the aggregate of all "other bulk" commodities dropped to 8.5 million tonnes, 5.6% below 1989 results. On the Welland Canal, these commodities fell by 6.8%, to 10 million tonnes, with the only significant gains being registered by

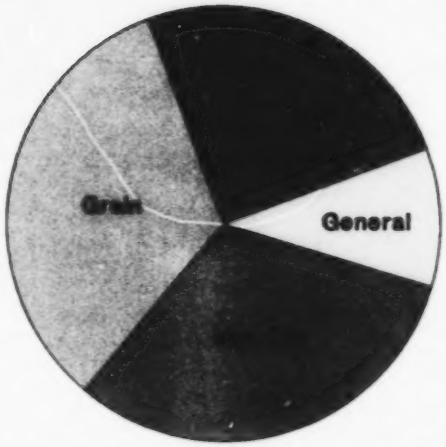
fuel oil, 47.3% to 0.9 million tonnes, and stone, 50% to 1.8 million tonnes. It is interesting to note that lumber shipments, reclassified from the general to the bulk cargo toll rate in 1988, maintained their upward trend in 1990, with a total of 64,183 tonnes from 41,058 tonnes in 1989.

**General Cargo**

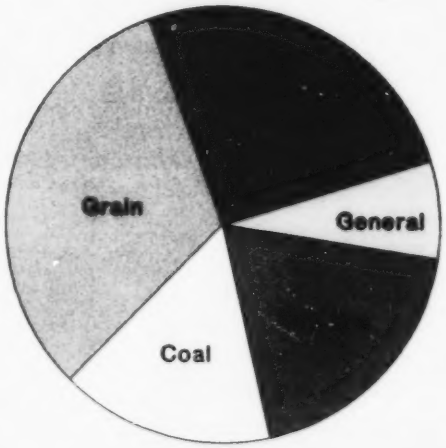
Nowhere has the economic downturn had a more negative impact, in financial terms, than on the movement of high-value general cargo. Total shipments of manufactured iron and steel, which make up over 95% of all general cargo shipped through the waterway, declined by over 14%, from 4.2 million tonnes in 1989, to 3.6 million tonnes on the M.L.O. and by 10.5%, from 3.1 to 2.8 million tonnes on the Welland Canal. While general cargo imports maintained their 1989 tonnage levels, exports from both the U.S. and Canada declined sharply, the U.S. from 0.8 million tonnes in 1989 to 0.3, and Canada, from 0.8 to 0.6 million tonnes last year.

**Outlook**

Early season grain sales suggest a modest increase in grain shipments on the Seaway in 1991. Most other commodities are not expected to do well. The depressed state of the Canadian steel industry does not augur well for iron ore movements. However, it is hoped that indications of recovery now emerging in the United States will have some noticeable effect on Seaway traffic in the second half of the navigation season.




1990 CARGO DISTRIBUTION
MONTREAL-LAKE ONTARIO




1990 CARGO DISTRIBUTION
WELLAND CANAL

## *OPERATIONS AND MAINTENANCE*

Navigation on the two sections of the Seaway enjoyed a trouble-free season in 1990. Water levels throughout the waterway remained stable and there were no major accidents or delays. A recessionary drop in ocean vessel transits was offset by increased grain shipments by lakers; thus, with a total of 2,768 transits on the Montreal-Lake Ontario section, and 3,581 on the Welland Canal, transit figures were nearly identical to those of 1989.

Both sections of the waterway opened for navigation on March 28, 1990.

The navigation season on the Montreal-Lake Ontario section lasted 274 days, with an average daily vessel demand of approximately 10 vessels. One-way transits of that section averaged 20.3 hours during the year.

The Welland Canal had a 272-day season and accommodated an average of 14 vessels daily. One-way transits of the canal took an average of 12.4 hours during the season.

Mild weather and relatively light traffic allowed for an orderly closing of navigation. On the Montreal-Lake Ontario section, operational surcharges applicable to vessels transiting after the official closing date were waived for December 20, 21, 22 and 23. Two tardy ships navigated that section after December 23rd under special agreements. The last downbound vessel cleared St. Lambert Lock on December 26.

The Authority, in its ongoing efforts to improve efficiency, engaged consultants to review its organization and information technology requirements. As well, reviews of operating practices and procedures have been conducted in light of current vessel traffic. A number of changes, soon to be initiated, should result in an improved utilization of resources.

Based on priorities established through regular inspections, improvements and maintenance activities carried out in 1990 included the following projects:

**Montreal-Lake Ontario Section**

- As part of an ongoing program to improve visibility in confined areas, the lights along the lower approach wall of St. Lambert Lock were replaced by sodium lighting fixtures.
- The closed circuit television system was expanded to include Côte Ste. Catherine Lock.
- Major maintenance to the Mercier Bridge
- Timber fendering replacement on lock approach walls

**Welland Canal**

- Repairs to the west abutment of Bridge 21
- Stabilization of the West Street Wharf
- Lock gate internal painting
- Replacement of sidewalks on Bridge 5
- Improvements to pumping facilities at the Townline Tunnel
- Implementation of system to control zebra mussels within the electrical power generation plant

***INCENTIVE TOLLS PROGRAM***

A successful New Business Incentive Toll Pilot Program implemented during the summer months of 1990, which resulted in rebates totalling $306,000 on 745,000 tonnes of new cargo, led to the much enhanced scale of rebates that will be available over the 1991, 1992, and 1993 navigation seasons. The new Program offers the following:

*Toll rebates for new business* apply to upbound and downbound cargoes that have not moved through a Seaway lock during the previous three navigation seasons - and to cargoes that have accounted for less than 5% of the average traffic to a particular destination during the same period. Rebates are calculated at a rate of 25 percent from the beginning of the season through June, 50 percent from July through September, and 25 percent from October through the end of the shipping season.

*Volume rebates* apply to quantities of a particular commodity in excess of the yearly average Seaway volume carried during the previous five navigation seasons. The 20% volume discount applies only to the "surplus" cargo and is applied on a pro rata basis to all carriers of the particular commodity within one navigation season. For the purpose of establishing five-year volume averages, all year-end Seaway tonnage will be grouped in the following categories: grain; other agricultural products; iron ore; coal; coke; other mine products; petroleum products; chemicals; stone; salt; other bulk cargo; iron and steel; other general cargo; and containers.

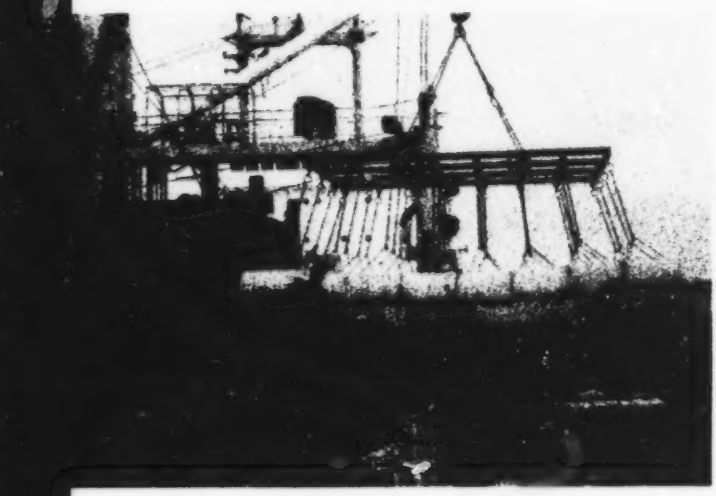
*A discount for alternative lake vessel use* applies to general or containerized cargoes moved in Canada and U.S. bulk lakers normally used in Seaway bulk trade during the three previous navigation seasons. General cargoes can be carried in these ships at the grain rate - an immediate saving of up to 65 percent over the general cargo rate.

## *OTHER MATTERS*

The Authority is particularly pleased with the progress of the major reconstruction undertaken under the Welland Canal Rehabilitation Program. At the end of the fifth of the seven years allocated for the completion of this project, the contracts so far granted have been successfully executed within time frames often made difficult by winter conditions. Moreover, the extensive reinforcing of lock walls, now completed, and the ongoing concrete refacing of lock chambers have so far been performed without any impediment to navigation, or interference with the timely reopening of the shipping season in the spring.

The overall cost of the work performed in 1990-91 under this federally-funded project reached $28.5 million.

Recent initiatives taken jointly by the Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, confirmed the determination of both agencies to implement those measures deemed to be prerequisite to the growth and diversification of Seaway traffic.



In November 1990, thirty-three representatives of the St. Lawrence/Great Lakes shipping community accepted the invitation of the Seaway agencies to a "Seaway Summit" held in Toronto. This gathering of U.S. and Canadian shippers, carriers, labour leaders, pilotage and port officials, reviewed all aspects of the services offered throughout the entire system. Their recommendations included cost-saving measures and ways of improving some operation procedures. All agreed on the importance of joint endeavours aimed at improving the existing competitive edge enjoyed by the Seaway. The meeting appointed a Working Group to study significant cost areas, simplified cargo handling possibilities and effective marketing practices.

This meeting, followed by the announcement of the 3-year Incentive Toll Program, did much to bolster the enthusiasm of the members of the joint Canada/U.S. Seaway Trade Mission that travelled to Europe in March. The well-attended presentations given in the port cities of Antwerp, Stockholm, Liverpool and Bilbao were received with genuine interest. The Mission returned home confident that some significant inroads had been made into potential new markets for the waterway.

In other business development activities conducted during 1990, the Authority joined other Seaway interests to form strong representations at a number of trade shows: Manitoba Ag Days in January, Eurofreight (Brussels) in April, and Bulk Transpo 90 (New Orleans) in October.

Canada is not alone in promoting greater use of inland waterways. The high cost of fuel, environment concerns, congested and deteriorating highways are widely cited by a growing number of industrial countries fortunate enough to count navigable inland waters among their national assets.

# FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

| | 1990/91 | 1989/90 | 1988/89 | 1987/88 | 1986/87 |
|---|---|---|---|---|---|
| **SEAWAY** | | (in thousands of dollars) | | | |
| **Montreal-Lake Ontario Section** | | | | | |
| Revenue | **$29,971** | $29,551 | $28,706 | $27,594 | $26,672 |
| Expenses | **37,577** | 33,881 | 31,937 | 31,440 | 31,583 |
| Income (loss) from operations | **(7,606)** | (4,330) | (3,231) | (3,846) | (4,911) |
| Investment Income | **3,087** | 2,970 | 2,367 | 2,020 | 2,153 |
| Net income (loss) before Large Corporation Tax | **(4,519)** | (1,360) | (864) | (1,826) | (2,758) |
| Large Corporation Tax | **577** | 335 | — | — | — |
| Net income (loss) | **(5,096)** | (1,695) | (864) | (1,826) | (2,758) |
| **Welland Canal** | | | | | |
| Revenue | **35,617** | 34,931 | 35,991 | 32,945 | 29,627 |
| Expenses | **43,234** | 41,601 | 40,028 | 39,081 | 33,702 |
| Income (loss) from operations | **(7,617)** | (6,670) | (4,037) | (6,136) | (4,075) |
| Investment Income | **3,515** | 3,651 | 2,978 | 2,474 | 2,471 |
| Net income (loss) before Large Corporation Tax | **(4,102)** | (3,019) | (1,059) | (3,662) | (1,604) |
| Large Corporation Tax | **656** | 411 | — | — | — |
| Net income (loss) | **(4,758)** | (3,430) | (1,059) | (3,662) | (1,604) |
| **Total** | | | | | |
| Revenue | **65,588** | 64,482 | 64,697 | 60,539 | 56,299 |
| Expenses | **80,811** | 75,482 | 71,965 | 70,521 | 65,285 |
| Income (loss) from operations | **(15,223)** | (11,000) | (7,268) | (9,982) | (8,986) |
| Investment Income | **6,602** | 6,621 | 5,345 | 4,494 | 4,624 |
| Net income (loss) before Large Corporation Tax | **(8,621)** | (4,379) | (1,923) | (5,488) | (4,362) |
| Large Corporation Tax | **1,233** | 746 | — | — | — |
| Net income (loss) | **$(9,854)** | $(5,125) | $(1,923) | $(5,488) | $(4,362) |
| **THOUSAND ISLANDS BRIDGE** | | | | | |
| Revenue | **$2,126** | $2,031 | $1,618 | $1,311 | $1,082 |
| Expenses | **502** | 294 | 340 | 388 | 507 |
| Income (loss) from operations | **1,624** | 1,737 | 1,278 | 923 | 575 |
| Investment income | **853** | 608 | 317 | 146 | 78 |
| Net income (loss) before Large Corporation Tax | **2,477** | 2,345 | 1,595 | 1,069 | 653 |
| Large Corporation Tax | **22** | 10 | — | — | — |
| Net income (loss) | **$2,455** | $2,335 | $1,595 | $1,069 | $653 |

# AUDITOR'S REPORT

CANADA

OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1991 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1991 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

D. Larry Meyers, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 10, 1991

# BALANCE SHEET

as at March 31, 1991 (in thousands of dollars)

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| **ASSETS** | | |
| **Current** | | |
| Cash and term deposits | **$19,828** | $16,759 |
| Accounts receivable | **5,811** | 7,500 |
| Accrued interest receivable | **2,073** | 1,375 |
| Supplies inventory | **3,022** | 2,996 |
| | **30,734** | 28,630 |
| **Long-term** | | |
| Investments (Note 3) | **36,911** | 44,862 |
| Receivable | **70** | 93 |
| Investment in subsidiaries (Note 4) | **10** | 10 |
| **Capital Assets (Note 5)** | **525,779** | 526,692 |
| | **$593,504** | $600,287 |
| **LIABILITIES** | | |
| **Current** | | |
| Accounts payable and accrued liabilities | **$12,032** | $13,065 |
| Large corporation tax payable (Note 7) | **2,011** | 756 |
| | **14,043** | 13,821 |
| **Long-term** | | |
| Accrued employee termination benefits (Note 3) | **13,182** | 12,788 |
| | **27,225** | 26,609 |
| **EQUITY OF CANADA** | | |
| Contributed capital (Note 6) | **624,950** | 624,950 |
| Deficit | **(58,671)** | (51,272) |
| | **566,279** | 573,678 |
| | **$593,504** | $600,287 |

Approved:

President

Comptroller and Treasurer

# STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

| | 1991 | | | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montreal-Lake Ontario Section | Welland Section | Total Seaway | Thousand Islands Bridge | Total | Total |
| REVENUES | | | | | | |
| Tolls | $27,575 | $31,600 | $59,175 | $ — | **$59,175** | $58,958 |
| Leases and licenses | 932 | 2,962 | 3,894 | 722 | **4,616** | 4,239 |
| Others | 1,464 | 1,055 | 2,519 | 1,404 | **3,923** | 3,316 |
| | 29,971 | 35,617 | 65,588 | 2,126 | **67,714** | 66,513 |
| EXPENSES | | | | | | |
| Operating | 6,866 | 12,004 | 18,870 | — | **18,870** | 17,957 |
| Maintenance | 14,791 | 12,754 | 27,545 | 328 | **27,873** | 24,705 |
| Administration | 5,239 | 5,870 | 11,109 | 46 | **11,155** | 11,136 |
| Headquarters | 5,100 | 5,809 | 10,909 | 96 | **11,005** | 9,600 |
| Amortization | 4,854 | 5,876 | 10,730 | 32 | **10,762** | 10,560 |
| Employee termination benefits | 727 | 921 | 1,648 | — | **1,648** | 1,818 |
| | 37,577 | 43,234 | 80,811 | 502 | **81,313** | 75,776 |
| Income (loss) from operations | (7,606) | (7,617) | (15,223) | 1,624 | **(13,599)** | (9,263) |
| Investment income | 3,087 | 3,515 | 6,602 | 853 | **7,455** | 7,229 |
| Net income (loss) before Large Corporation Tax | (4,519) | (4,102) | (8,621) | 2,477 | **(6,144)** | (2,034) |
| Large Corporation Tax | 577 | 656 | 1,233 | 22 | **1,255** | 756 |
| **Net income (loss) for the year** | $(5,096) | $(4,758) | $(9,854) | $2,455 | **$(7,399)** | $(2,790) |

# STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

| | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|
| | Seaway | Thousand Islands Bridge | Total | Total |
| Retained earnings (deficit), beginning of the year | $(58,965) | $7,693 | **$(51,272)** | $(48,482) |
| Net income (loss) for the year | (9,854) | 2,455 | **(7,399)** | (2,790) |
| Retained earnings (deficit), end of the year | $(68,819) | $10,148 | **$(58,671)** | $(51,272) |

# STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

| | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|
| | Seaway | Thousand Islands Bridge | Total | Total |
| CASH PROVIDED BY (USED IN): | | | | |
| OPERATING ACTIVITIES | | | | |
| Net income (loss) for the year | $(9,854) | $2,455 | **$(7,399)** | $(2,790) |
| Items not requiring cash | | | | |
| Amortization | 10,730 | 32 | **10,762** | 10,560 |
| Provision for termination benefits | 1,648 | — | **1,648** | 1,818 |
| (Profit) loss on disposal of capital assets | (355) | — | **(355)** | 34 |
| Net change in working capital components other than cash and term deposits | 3,109 | (1,922) | **1,187** | (816) |
| Payment of termination benefits | (1,254) | — | **(1,254)** | (1,664) |
| Cash provided by operating activities | 4,024 | 565 | **4,589** | 7,142 |
| FINANCING ACTIVITIES | | | | |
| Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program | 27,300 | — | **27,300** | 26,900 |
| Cash provided by financing activities | 27,300 | — | **27,300** | 26,900 |
| INVESTING ACTIVITIES | | | | |
| Reduction in long-term receivables | 23 | — | **23** | 56 |
| Decrease (increase) in investments | 7,951 | — | **7,951** | (3,422) |
| Increase in capital assets | (36,755) | (565) | **(37,320)** | (29,474) |
| Disposal of capital assets | 526 | — | **526** | — |
| Cash used in investing activities | (28,255) | (565) | **(28,820)** | (32,840) |
| Increase in cash | 3,069 | — | **3,069** | 1,202 |
| Cash and term deposits at beginning of year | 16,759 | — | **16,759** | 15,557 |
| Cash and term deposits at end of year | $19,828 | $ — | **$19,828** | $16,759 |
| Working capital position at end of year | | | | |
| Current assets | $30,734 | $ — | **$30,734** | $28,630 |
| Current liabilities | 22,223 | (8,180) | **14,043** | 13,821 |
| | $ 8,511 | $8,180 | **$16,691** | $14,809 |

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1991

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

**(a) Supplies inventory**
Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

**(b) Investments in subsidiaries**
Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statement of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

**(c) Capital assets**
Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

**(d) Welland Canal Rehabilitation Program**
Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with amortization to be calculated on the net amount.

**(e) Employee termination benefits**
Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

**(f) Pension plan**
All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employees and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

**(g) Employee life insurance plan**
The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

**(h) Insurance**
The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

**(i) Thousand Islands Bridge**
In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

## 3. LONG-TERM INVESTMENTS

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

| **Capital improvements:** | **1991** | **1990** |
|---|---|---|
| | (in thousands of dollars) | |
| • Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995 | **$ 9,053** | $ 9,053 |
| Par value $9,000 (1990 - $9,000) | | |
| Market value $9,005 (1990 - $8,292) | | |
| • Treasury Bills, maturing on varying dates up to August 1991 (1990 - up to March 1991) | **4,858** | 12,809 |
| • Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995 | **10,000** | 10,000 |
| | **$23,911** | $31,862 |
| **Termination benefits:** | | |
| • Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994 | **13,000** | 13,000 |
| | **$36,911** | $44,862 |

## 4. SUBSIDIARIES AND RELATED PARTIES

| Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following: | **No. of shares** | **Cost** |
|---|---|---|
| Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA) | **15** | **$1,500** |
| The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB) | **1** | **100** |
| The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC) | **8** | **8,000** |
| | | **$9,600** |

During the year ended March 31, 1991, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $686,280 (1990 - $653,000). At March 31, 1991, $77 was receivable (1990 - $76,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1990 - $602,174; 1989 - $406,018) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1991, $4.6 million (1990 - $5.2 million) in construction costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to $595,000 (1990 - $565,000).

## 5. CAPITAL ASSETS

| | | **1991** | | | **1990** |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Amortization rate** | **Cost** | **Accumulated amortization** | **Net** | **Net** |
| | | | (in thousands of dollars) | | |
| **Seaway** | | | | | |
| Land | — | $ 29,880 | $ — | **$ 29,880** | $ 30,027 |
| Channels and canals | 1% | 249,108 | 76,149 | **172,959** | 175,451 |
| Locks | 1% | 237,372 | 92,291 | **145,081** | 147,397 |
| Bridges and tunnels | 2% | 101,749 | 48,236 | **53,513** | 55,466 |
| Buildings | 2% | 12,147 | 7,117 | **5,030** | 5,129 |
| Equipment | 2 - 20% | 30,387 | 17,026 | **13,361** | 13,853 |
| Remedial works | 1% | 121,458 | 26,549 | **94,909** | 96,127 |
| Work under construction | — | 9,078 | — | **9,078** | 1,807 |
| | | $791,179 | $267,368 | **$523,811** | $525,257 |
| **Thousand Islands Bridge** | | | | | |
| Improvements | 2% | 2,343 | 375 | **1,968** | 1,435 |
| | | $793,522 | $267,743 | **$525,779** | $526,692 |

**Welland Canal Rehabilitation Program**

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year $175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed $175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to $117.3 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1991, $115.5 million of the approved amount for the first five years was received and $1.8 million (1990 - $4.2 million) is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program is:

| | (in millions of dollars) |
|---|---|
| 1991-92 | $ 28.7 |
| 1992-93 | 29.0 |
| Total | $ 57.7 |

## 6. CONTRIBUTED CAPITAL

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1991 and 1990.

## 7. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately $230 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately $4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The federal budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable for the years 1991 and 1990.

## 8. COMMITMENTS

At March 31, 1991, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to $195,000 (1990 - $4.7 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

| | (in thousands of dollars) |
|---|---|
| 1991/92 | $ 269 |
| 1992/93 | 269 |
| 1993/94 | 269 |
| 1994/95 | 269 |
| Subsequent years | 179 |

## 9. CONTINGENCIES

There is a total of $79 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blowout, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

# L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

## RAPPORT ANNUEL 1990 – 1991

# *L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT*

GLENDON R. STEWART, Président
GÉRALD LANIEL, Vice-président
WILLIAM F. BLAIR, Membre

## *PERSONNEL DE DIRECTION*

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-président, Région est

J. BRUCE McLEOD
Vice-président, Région ouest

JOHN M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

CAROL LEMELIN
Contrôleur et trésorier*

CAMILLE TRÉPANIER
Directeur du personnel et de l'administration

JOHN VAZALINSKAS
Ingénieur en chef

ANDRÉ LANDRY
Directeur intérimaire de la planification**

NORMAN B. WILLANS
Avocat-conseil

WILLIAM CROSS
Directeur de la vérification

VELMA C. DURANT
Secrétaire de la société

* Depuis le 25 février 1991
** Depuis le 9 janvier 1991

## *BUREAUX*

**Siège social**
360 rue Albert
Ottawa, Ontario
KIR 7X7

**Bureau principal**
202 rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

**Région est**
Écluse de Saint-Lambert
Saint -Lambert, Québec
J4P 3N7

**Région ouest**
508 avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à
**L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent**
360 rue Albert
Ottawa, Ontario
KIR 7X7

(ISSN 0581-3298)

# *LE MESSAGE DU PRÉSIDENT*

Le 21 juin 1991

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1991.

Une baisse des ventes de céréales tant au Canada qu'aux États-Unis, de même que les effets de la récession nord-américaine sur les activités de plusieurs des usagers habituels de la Voie maritime ont entraîné un fléchissement du trafic en 1990. Le tonnage total des cargaisons sur la section Montréal-lac Ontario a diminué de 1,1% à 36,7 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 1,3%, à 39,4 millions de tonnes, comparativement aux chiffres de 37,1 et 39,9 millions de tonnes sur les deux sections respectivement en 1989. Sauf pour les céréales, qui manifestent des signes précoces d'une modeste augmentation en 1991, la plupart des autres produits transportés sur la Voie maritime ne devraient pas connaître une amélioration importante en 1991. L'état actuel de l'industrie canadienne de l'acier ne laisse prévoir aucun mouvement accru du minerai de fer. Toutefois, certaines indications préliminaires de reprise économique aux É.-U. pourraient amener une hausse du trafic sur la Voie maritime au cours de la seconde moitié de la saison de navigation.

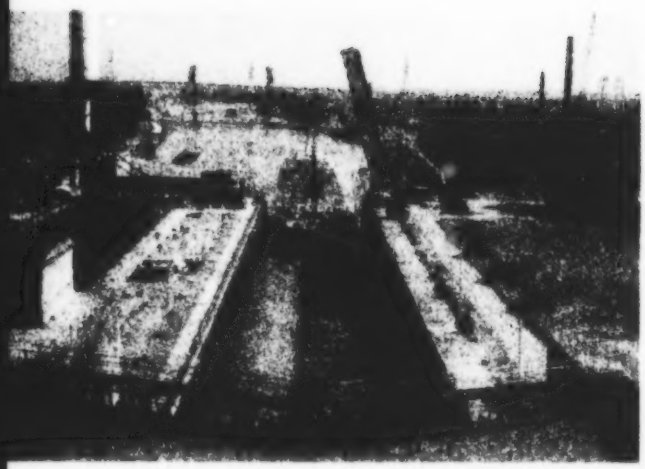
La piètre performance du trafic de 1990 a causé un manque à gagner. Le revenu total pour l'exercice, y compris les recettes de péages et de placements a été de 72,2M $, en regard de la somme budgétée de 76,2M $.

Les dépenses totales sur les deux sections de la voie navigable ont augmenté de 7%, soit de 75,5M $ en 1989-1990 à 80,8M $ en 1990-1991.

À la perte d'exploitation de l'Administration, s'élevant à 8,6M $, on a dû ajouter une réserve de 1,2M $ en prévision de l'impôt sur les grandes sociétés, pour un déficit global de 9,8M $. L'Administration a de nouveau réussi, au cours de l'exercice 1990-1991, à obtenir un mouvement d'encaisse positif, mais l'obligation qu'on lui impose de s'autofinancer devient de plus en plus difficile durant une récession prolongée, et les réserves de caisse productrices de revenu sont tombées à un niveau très bas.

L'harmonie syndicale et une saison de navigation sans histoire en 1990 ont permis à l'Administration de poursuivre ses activités en vue d'améliorer sa position concurrentielle et d'accroître et diversifier l'éventail des cargaisons qui empruntent la voie maritime.

Une réunion au sommet, organisée conjointement par l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, a eu lieu à Toronto en novembre 1990. Les exposés sérieux et portant à réfléchir qu'ont présentés les participants à cette réunion ont fourni une bonne idée des préoccupations ainsi que de l'engagement et des attentes de chaque secteur représenté. Nous en sommes arrivés à un consensus sur la nécessité d'un effort concerté en vue d'améliorer l'efficacité sur tout le système et de fournir partout des services à des coûts concurrentiels. Un groupe de travail a été chargé



de revoir les diverses questions posées et d'étudier les moyens de mettre en oeuvre les améliorations possibles suggérées par les participants.

Les deux agences de la Voie maritime envisagent leur Programme de rabais de péages comme un élément précurseur de nouvelles mesures de réduction des coûts dans d'autres secteurs du réseau Voie maritime/Grands Lacs. Le succès du programme pilote mis en oeuvre durant l'été de 1990 a donné lieu à l'offre de rabais substantiels en vertu d'un nouveau programme de 3 ans. L'intérêt qu'un certain nombre d'expéditeurs ont manifesté jusqu'à présent, en Amérique du Nord et outre-mer, démontre que toute initiative visant à diminuer les coûts, ou à réduire la manutention des marchandises et la durée totale des transits, peut contribuer largement à placer la Voie maritime au niveau concurrentiel dont jouissent certaines routes fluviales européennes.

La Mission commerciale, que s'est rendue à Anvers, à Stockholm, à Liverpool et à Bilbao, en mars cette année, a souligné la fiabilité, l'intégrité, la sûreté et l'économie du réseau Voie maritime/Grands Lacs. En conséquence, on a réalisé quelques percées importantes qui devraient bientôt avoir une influence favorable sur le trafic océanique dans la Voie maritime.

En dépit du récent déclin du tonnage, la Voie maritime continue d'offrir les avantages inhérents et largement reconnus du transport par eau. Elle continue également de tenir la première place en termes d'efficacité énergétique et de faible impact environnemental tout en fournissant aux expéditeurs et aux armateurs, un moyen de transport des plus économiques.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

G.R. Stewart

# REVUE DE L'ANNÉE

## *LES FINANCES*

Malgré une hausse moyenne de 4,5% des péages pour la saison de navigation de 1990, le faible rendement du trafic a restreint le rapport net des recettes des péages au montant modeste de 217 000 $. En conséquence, le revenu de l'Administration, pour l'exercice venant de se terminer, y compris les intérêts de placements de 6,6M $, a été de 72,2M $, comparativement à la somme budgétée de 76,2M $.

Les dépenses totales pour les deux sections de la voie navigable ont augmenté de 7%, passant de 75,5M $ en 1989-1990 à 80,8M $ en 1990-1991.

Sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) où le tonnage de marchandises a connu une baisse de 1,1% en 1990, le revenu des péages a décliné de 0,5%, à 27,6M $, tandis qui les frais d'exploitation ont augmenté de 10,9%, soit de 33,9M $ à 37,6M $.

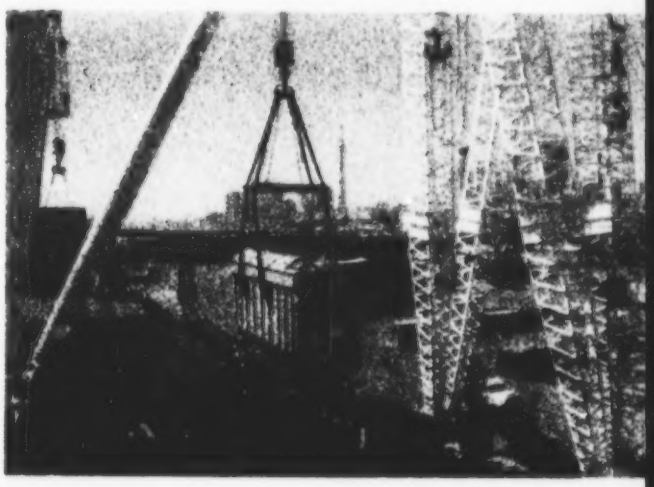
Le canal de Welland, où le tonnage des marchandises a chuté de 1,3%, a connu une légère hausse des recettes de péages, soit de 31,2M $ en 1989-1990 à 31,6M $ en 1990-1991. Les frais d'exploitation sont passés à 43,2M $, en regard de 41,6M $ l'année précédente, soit une hausse de 3,9%.

Les frais d'immobilisation, au cours de l'année, ont atteint 36,8M $, y compris 28,5M $ pour le compte du Programme de réfection du canal de Welland.

Les activités d'exploitation de l'Administration ont produit un mouvement d'encaisse positif durant l'année malgré la perte nette subie. Le niveau du fonds de roulement est resté comparable à celui de l'année précédente. Les dépenses en immobilisations nettes, s'élevant à 9,5M $, ont été financées par l'encaissement de quelque 8M $ du fonds de réserve en capital au cours de l'année. Le fonds d'amélioration du capital, réserve pour futures dépenses en immobilisations, se situe aujourd'hui à 23,9M $.

Encouragée par le succès du Programme expérimental de rabais des péages mis en oeuvre au cours des mois d'été de 1990, l'Administration offrira un barème grandement amélioré de rabais durant les trois prochaines années, à partir de la saison de navigation 1991. Ce programme audacieux, qui permettra de réaliser des épargnes considérables dans le cas des cargaisons nouvelles pour toute une gamme de marchandises, fait maintenant partie du Tarif des péages, lequel prévoit aussi une hausse moyenne de 5,75% des péages au cours de chacune des années 1991, 1992 et 1993.

S'il est vrai que les recettes des péages devraient connaître une légère augmentation en 1991-1992, l'effet prolongé de la présente récession sur le trafic de la Voie maritime pourrait causer un déficit d'exploitation dépassant les 7M $. De plus, en 1991-1992, des frais d'immobilisation majeurs imposeront une lourde pression sur le Fonds d'amélioration du capital; il faudra, en effet, puiser dans cette réserve 16M $ pour financer les dépenses prévues.



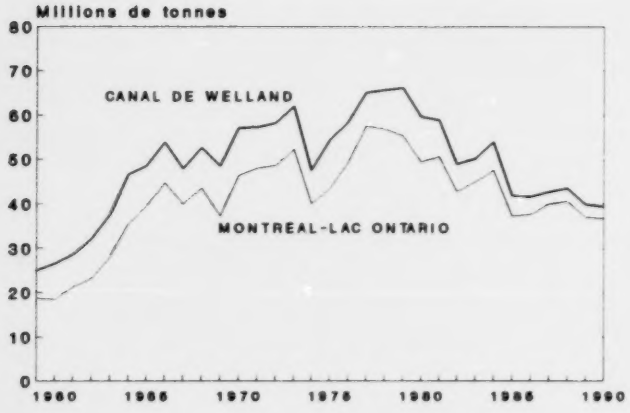
## *LE TRAFIC*

Les grèves dans les principales aciéries canadiennes, les taux d'intérêt élevés, l'embargo irakien et la récession nord-américaine ont tous contribué à réduire le trafic sur la Voie maritime en 1990. Les expéditions de céréales et de minerai de fer ont connu une certaine hausse par rapport à celles de 1989, mais la plupart des autres denrées en vrac, ainsi qui les cargaisons générales, ont enregistré des pertes d'importance diverse. En conséquence, le tonnage total des marchandises sur la section M.L.O. a décliné de 1,1%, à 36,7 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 1,3%, à 39,4 millions de tonnes, en comparaison des totaux respectifs de 1989 de 37,1 et 39,9 millions de tonnes sur les deux sections.

**Les céréales**

Tandis que les expéditions de céréales canadiennes augmentaient de 44,6% à 8,2 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 39,3% à 8,4 millions de tonnes sur le canal de Welland, les exportations américaines par la Voie maritime diminuaient de 30% sur les deux sections, à 4,0 et 4,2 millions de tonnes respectivement. Après le rendement lamentable de 1989, les expéditions canadiennes ont repris une allure relativement normale au cours de la première moitié de la saison de navigation, puis ont fléchi au début de l'automne pour se redresser sensiblement en novembre et en décembre à la suite d'une vente importante à l'URSS. La chute des mouvements de céréales américaines a été attribuée à une hausse des expéditions ferroviaires vers les ports de la côte est durant l'hiver et à un léger ralentissement des exportations américaines. À la fin de l'année, le tonnage total des céréales sur la section M.L.O. avait augmenté de 6,8% à 12,2 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 4,6%, à 12,7 millions de tonnes.

VOLUME DES CARGAISONS




**Le minerai de fer**

Les expéditions du minerai de fer sur la section M.L.O. ont augmenté de 3%, à 11,5 millions de tonnes, par rapport à 1989 et de 2,6%, à 7,5 millions de tonnes, sur le canal de Welland. Des arrêts de travail dans deux aciéries canadiennes ont causé un vide d'environ 0,4 million de tonnes dans les livraisons à ces installations. Toutefois, les expéditions aux aciéries américaines des Grands Lacs ont grimpé au-delà de 6,1 millions de tonnes, chiffre le plus élevé, pour les importations de minerai par les É.-U. sur la Voie maritime, ces dernières années.

**Le charbon**

Sur le canal de Welland, où le charbon constitue une denrée principale, le tonnage est demeuré relativement stable à 6,3 millions de tonnes en 1990, indice d'une demande constante de l'Hydro-Ontario. Les exportations de charbon américain sur la section M.L.O. sont tombées brusquement en 1990 et les résultats de fin d'année font voir un total de 0,5 million de tonnes, un déclin de 37%.

**Autres vracs**

À l'exception du mazout et de la pierre, presque toutes les denrées en vrac autres que les céréales, le minerai de fer et le charbon ont connu une baisse en 1990. Sur la section M.L.O. où les expéditions de mazout ont grimpé de 56,4% à 0,9 million de tonnes, et la pierre de 59,6% à 0,7 million de tonnes, l'ensemble de toutes les cargaisons "autres vracs" est descendu à 8,5 millions de tonnes, soit 5,6% de moins qu'en 1989. Sur le canal de Welland, ces denrées ont baissé de 6,8%, à 10 millions de tonnes, les seuls gains appréciables appartenant

au mazout, soit de 47,3% à 0,9 million de tonnes, et à la pierre, de 50% à 1,8 million de tonnes. Il est intéressant de noter que les expéditions de bois de construction, reclassées au tarif des cargaisons en vrac en 1988, ont maintenu leur tendance à la hausse en 1990, pour un total de 64 183 tonnes, comparativement à 41 058 tonnes en 1989.

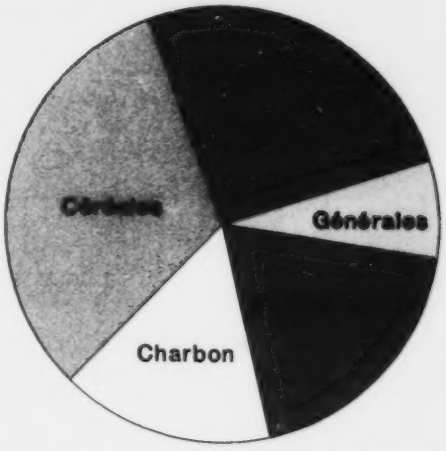
**Les cargaisons générales**

C'est dans le mouvement des cargaisons générales de valeur élevée que, en termes financiers, la dépression économique a fait le plus de ravages. Le total des expéditions de fer et d'acier usinés, qui constituent plus de 95% de toutes les cargaisons générales empruntant la Voie maritime, a chuté de plus de 14%, de 4,2 millions de tonnes en 1989 à 3,6 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 10,5%, de 3,1 à 2,8 millions de tonnes sur le canal de Welland. Tandis que les importations de marchandises générales maintenaient leur niveau de l'an dernier, les exportations aussi bien américaines que canadiennes sont passées, aux É.-U., de 0,8 en 1989 à 0,3 million de tonnes et, au Canada, de 0,8 à 0,6 million de tonnes.

**Les perspectives**

Les ventes de céréales, en début de saison, laissent prévoir une hausse modeste de ces expéditions sur la Voie maritime en 1991. La plupart des autres denrées ne devraient pas faire merveille. L'état dépressif de l'industrie canadienne de l'acier ne présage rien de bon pour les mouvements du minerai de fer. Toutefois, on espère que la reprise qui semble s'amorcer aux États-Unis aura un effet bénéfique sur le trafic de la Voie maritime à l'automne.

RÉPARTITION DES CARGAISONS – 1990
MONTRÉAL-LAC ONTARIO




RÉPARTITION DES CARGAISONS – 1990
CANAL DE WELLAND

## *L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN*

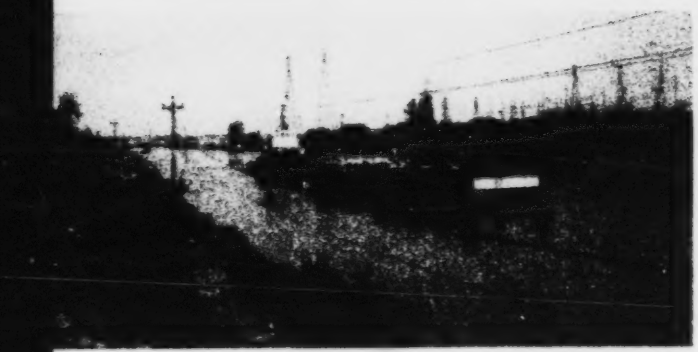
La navigation sur les deux sections de la Voie maritime a connu une saison sans problème en 1990. Le niveau d'eau est resté stable et aucun accident ou retard important n'a été signalé. L'augmentation des transits par lacquiers a compensé la diminution des expéditions par océaniques, attribuable à la récession; ainsi, le nombre des transits, soit de 2 768 sur la section M.L.O., et de 3 581 sur le canal de Welland, correspond à peu près aux chiffres de 1989.

Les deux sections ont été ouvertes à la navigation le 28 mars 1990.

La saison de navigation sur la section M.L.O. a duré 274 jours; la demande quotidienne moyenne a été d'une dizaine de navires. La durée moyenne d'un transit a été de 20,3 heures durant l'année.

Sur le canal de Welland, la saison a compté 272 jours et la moyenne a été de 14 navires par jour. La durée moyenne des transits a été de 12,4 heures durant la saison.

Une température plutôt douce et une circulation relativement légère ont permis une fermeture de navigation bien ordonnée. Sur la section M.L.O., les primes de passage imposées aux navires qui transitent après la date officielle de fermeture ont été levées les 20, 21, 22 et 23 décembre. Deux navires retardataires ont franchi cette section après le 23 décembre en vertu d'ententes spéciales. Le dernier navire descendant a franchi l'écluse de Saint-Lambert le 26 décembre.



Dans ses efforts pour améliorer son efficacité, l'Administration a confié l'étude de son organisation et de ses besoins en technologie informatique à des experts-conseils. On a aussi procédé à l'examen des méthodes et procédures opérationnelles en regard de la demande actuelle. Un certain nombre de changements, qui seront effectués sous peu, devraient aboutir à une meilleure utilisation des ressources.

D'après les priorités établies à la suite d'inspections régulières, la liste des travaux d'entretien et d'amélioration effectués en 1990 comprend:

**Section Montréal-lac Ontario**

- Dans le cadre d'un programme continu visant à améliorer la visibilité dans certaines zones restreintes, les lumières placées le long du mur d'approche de l'écluse de Saint-Lambert ont été remplacées par des ampoules au sodium.
- L'écluse de la Côte Sainte-Catherine a été ajoutée au réseau de télévision en circuit fermé.
- Des travaux d'entretien importants ont été entrepris sur le pont Mercier.
- Les défenses en bois des murs d'approche de certaines écluses ont été remplacées.

**Canal de Welland**

- Réparation de la butée ouest du pont 21
- Stabilisation du quai de la rue West
- Peinture de l'intérieur de portes d'écluses
- Réfection du trottoir du pont 5
- Amélioration des installations de pompage au tunnel Townline
- Installation d'un système d'extermination des moules zèbres à la centrale d'énergie électrique.

## *LE PROGRAMME DE RABAIS DE PÉAGES*

Le programme pilote de rabais de péages, mis en oeuvre au cours des mois d'été de 1990, a donné lieu à des remises totalisant 306 000 $ sur 745 000 tonnes de nouvelles cargaisons; ce succès sera suivi d'une bien meilleure échelle de rabais qui aura cours durant les saisons de navigation de 1991, 1992 et 1993. Voici ce qui le nouveau programme offre:

*Des rabais de péages sur les nouvelles cargaisons* s'appliquant aux cargaisons montantes et descendantes n'ayant transité dans aucune des écluses de la Voie maritime au cours des trois saisons de navigation précédentes - et aux cargaisons qui ont représenté moins de 5 pour cent de la moyenne des expéditions de la même denrée, vers la même destination au cours de la même période. Les rabais de péages sont calculés aux taux de 25 pour cent entre l'ouverture de la navigation et la fin de juin, de 50 pour cent entre juillet et la fin de septembre, et de 25 pour cent du mois d'octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation.

*Des rabais sur le volume* s'appliquant au tonnage d'une même denrée excédant le volume moyen annuel expédié par la Voie maritime durant les cinq années précédentes. Ce rabais de 20 pour cent sur le volume ne s'applique qu'aux cargaisons "excédentaires" et sera accordé proportionnellement à tous les armateurs qui auront transporté la denrée visée au cours de la saison de navigation en cause. Aux fins de l'établissement des moyennes quinquennales, le tonnage cumulatif annuel sera regroupé dans les catégories suivantes: céréales; autres produits agricoles; minerai de fer; charbon; coke; autres produits miniers; produits pétroliers; produits chimiques; pierre; sel; autres marchandises en vrac; fer et acier; autres cargaisons générales et conteneurs.

*D'un rabais pour l'utilisation variée des lacquiers* s'appliquant aux cargaisons générales ou conteneurisées transportées par des vraquiers canadiens ou américains ayant généralement servi au commerce de denrées en vrac sur la Voie maritime au cours des trois années précédentes. Ces navires pourront transporter des cargaisons générales au tarif des céréales - soit une épargne directe de 65 pour cent sur le tarif des cargaisons générales.

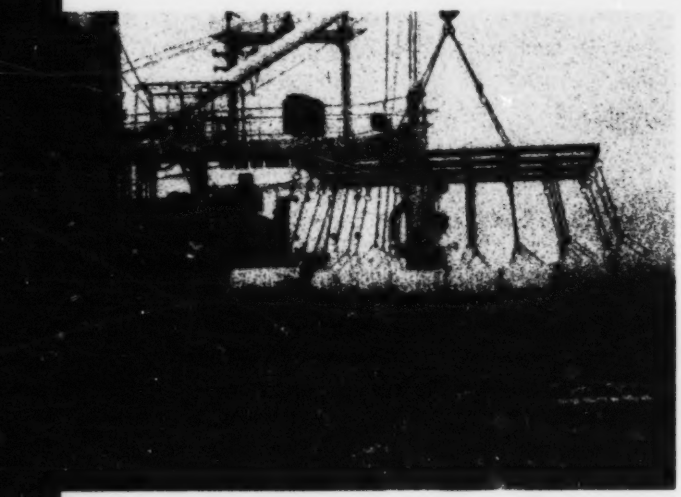
***AUTRES POINTS***

L'Administration est particulièrement satisfaite du progrès des grands travaux entrepris en vertu du Programme de réfection du canal de Welland. À la fin de la cinquième des sept années de durée de ce projet, les contrats accordés jusqu'à ce jour ont été exécutés dans les délais prévus, en dépit des difficultés causées par les rigueurs de l'hiver. En outre, les travaux majeurs de renforcement des bajoyers, maintenant terminés, et le revêtement des sas d'écluse, présentement en cours, ont pu être effectués sans nuire à la navigation et sans retarder l'ouverture de la navigation au printemps.

Le coût global des travaux entrepris en 1990-1991 en vertu de ce projet, financé par le fédéral, s'élève à 28,5M $.

Des initiatives prises récemment par l'Administration et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, confirment la détermination des deux agences de mettre en oeuvre les mesures jugées nécessaires à l'accroissement et à la diversification du trafic sur la Voie maritime.

En novembre 1990, trente-trois représentants de l'industrie du transport sur le réseau Saint-Laurent/Grands Lacs ont accepté l'invitation des autorités de la Voie maritime à un "Sommet" à Toronto. Cette rencontre d'expéditeurs, transporteurs, chefs syndicaux, groupes de pilotage et gestionnaires des ports canadiens et américains a servi à revoir tous les aspects des services offerts sur le réseau entier. Les participants ont recommandé notamment des mesures d'épargnes et des moyens d'améliorer certaines opérations. Tous se sont entendus sur l'importance d'oeuvrer ensemble à l'amélioration de l'avance concurrentielle dont jouit déjà la Voie maritime. Ils ont chargé un groupe de travail d'étudier les principaux secteurs de coûts, les possibilités de simplifier la manutention des marchandises et les méthodes de commercialisation les plus efficaces.



Cette réunion, suivie par l'annonce du Programme de rabais de péages de 3 ans, a contribué pour beaucoup à soulever l'enthousiasme des membres de la Mission commerciale canado-américaine de la Voie maritime qui s'est rendue en Europe en mars. Les rencontres organisées dans les villes portuaires d'Anvers, Stockholm, Liverpool et Bilbao ont fait salles pleines et ont soulevé un intérêt réel. La Mission est rentrée convaincue d'avoir pu ouvrir une brèche dans de nouveaux marchés pour la Voie maritime.

D'autres activités destinées à développer le commerce ont eu lieu en 1990; par exemple, l'Administration s'est jointe à d'autres organismes intéressés à la Voie maritime pour former de fortes représentations à un certain nombre d'expositions commerciales: "Ag Days" en janvier, au Manitoba; Eurofreight, à Bruxelles en avril, et Bulk Transpo 90 à la Nouvelle-Orléans en octobre.

Le Canada n'est pas le seul à promouvoir une plus grande utilisation des voies d'eau intérieures. Le prix élevé du carburant, les préoccupations environnementales, la congestion et la détérioration des routes sont des faits largement cités par un nombre croissant de pays industriels ayant la bonne fortune de compter des voies navigables intérieures parmi leurs richesses nationales.

# *RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE*

| | 1990/91 | 1989/90 | 1988/89 | 1987/88 | 1986/87 |
|---|---|---|---|---|---|
| **VOIE MARITIME** | | | (en milliers de dollars) | | |
| **Section Montréal-lac Ontario** | | | | | |
| Revenus | **29,971 $** | 29,551 $ | 28,706 $ | 27,594 $ | 26,672 $ |
| Dépenses | **37,577** | 33,881 | 31,937 | 31,440 | 31,583 |
| Bénéfice (perte) d'exploitation | **(7,606)** | (4,330) | (3,231) | (3,846) | (4,911) |
| Revenus de placements | **3,087** | 2,970 | 2,367 | 2,020 | 2,153 |
| Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés | **(4,519)** | (1,360) | (864) | (1,826) | (2,758) |
| Impôt sur les grandes sociétés | **577** | 335 | — | — | — |
| Bénéfice net (perte) | **(5,096)** | (1,695) | (864) | (1,826) | (2,758) |
| **Canal de Welland** | | | | | |
| Revenus | **35,617** | 34,931 | 35,991 | 32,945 | 29,627 |
| Dépenses | **43,234** | 41,601 | 40,028 | 39,081 | 33,702 |
| Bénéfice (perte) d'exploitation | **(7,617)** | (6,670) | (4,037) | (6,136) | (4,075) |
| Revenus de placements | **3,515** | 3,651 | 2,978 | 2,474 | 2,471 |
| Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés | **(4,102)** | (3,019) | (1,059) | (3,662) | (1,604) |
| Impôt sur les grandes sociétés | **656** | 411 | — | — | — |
| Bénéfice net (perte) | **(4,758)** | (3,430) | (1,059) | (3,662) | (1,604) |
| **Total** | | | | | |
| Revenus | **65,588** | 64,482 | 64,697 | 60,539 | 56,299 |
| Dépenses | **80,811** | 75,482 | 71,965 | 70,521 | 65,285 |
| Bénéfice (perte) d'exploitation | **(15,223)** | (11,000) | (7,268) | (9,982) | (8,986) |
| Revenus de placements | **6,602** | 6,621 | 5,345 | 4,494 | 4,624 |
| Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés | **(8,621)** | (4,379) | (1,923) | (5,488) | (4,362) |
| Impôt sur les grandes sociétés | **1,233** | 746 | — | — | — |
| Bénéfice net (perte) | **(9,854) $** | (5,125) $ | (1,923) $ | (5,488) $ | (4362) $ |
| **PONT DES MILLE-ÎLES** | | | | | |
| Revenus | **2,126 $** | 2,031 $ | 1,618 $ | 1,311 $ | 1,082 $ |
| Dépenses | **502** | 294 | 340 | 388 | 507 |
| Bénéfice (perte) d'exploitation | **1,624** | 1,737 | 1,278 | 923 | 575 |
| Revenus de placements | **853** | 608 | 317 | 146 | 78 |
| Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés | **2,477** | 2,345 | 1,595 | 1,069 | 653 |
| Impôt sur les grandes sociétés | **22** | 10 | — | — | — |
| Bénéfice net (perte) | **2,455 $** | 2,335 $ | 1,595 $ | 1,069 $ | 653 $ |

# *RAPPORT DU VÉRIFICATEUR*

CANADA

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1991 et les états des résultats du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 mars 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 10 mai 1991

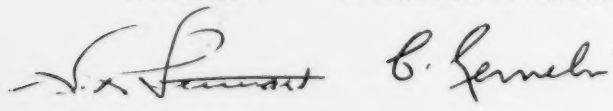
# BILAN

au 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| **ACTIF** | | |
| **À court terme** | | |
| Encaisse et dépôts à terme | **19,828 $** | 16,759 $ |
| Débiteurs | **5,811** | 7,500 |
| Intérêts courus à recevoir | **2,073** | 1,375 |
| Stocks de fournitures | **3,022** | 2,996 |
| | **30,734** | 28,630 |
| **À long terme** | | |
| Placements (Note 3) | **36,911** | 44,862 |
| Débiteur | **70** | 93 |
| Placements dans les filiales (Note 4) | **10** | 10 |
| **Immobilisations** (Note 5) | **525,779** | 526,692 |
| | **593,504 $** | 600,287 $ |
| **PASSIF** | | |
| **À court terme** | | |
| Créditeurs et frais courus | **12,032 $** | 13,065 $ |
| Impôt sur les grandes sociétés (Note 7) | **2,011** | 756 |
| | **14,043** | 13,821 |
| **À long terme** | | |
| Prestations de cessation d'emploi courues (Note 3) | **13,182** | 12,788 |
| | **27,225** | 26,609 |
| **AVOIR DU CANADA** | | |
| Capital d'apport (Note 6) | **624,950** | 624,950 |
| Déficit | **(58,671)** | (51,272) |
| | **566,279** | 573,678 |
| | **593,504 $** | 600,287 $ |

Approuvé:

le Président — le Contrôleur et Trésorier



# ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

| | 1991 | | | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Secteur Montréal-lac Ontario | Secteur Welland | Total Voie maritime | Pont des Mille-Îles | Total | Total |
| REVENUS | | | | | | |
| Péages | 27,575 $ | 31,600 $ | 59,175 $ | — $ | **59,175 $** | 58,958 $ |
| Baux et permis | 932 | 2,962 | 3,894 | 722 | **4,616** | 4,239 |
| Autres | 1,464 | 1,055 | 2,519 | 1,404 | **3,923** | 3,316 |
| | 29,971 | 35,617 | 65,588 | 2,126 | **67,714** | 66,513 |
| DÉPENSES | | | | | | |
| Exploitation | 6,866 | 12,004 | 18,870 | — | **18,870** | 17,957 |
| Entretien | 14,791 | 12,754 | 27,545 | 328 | **27,873** | 24,705 |
| Administration | 5,239 | 5,870 | 11,109 | 46 | **11,155** | 11,136 |
| Bureau Central | 5,100 | 5,809 | 10,909 | 96 | **11,005** | 9,600 |
| Amortissement | 4,854 | 5,876 | 10,730 | 32 | **10,762** | 10,560 |
| Prestations de cessation d'emploi | 727 | 921 | 1,648 | — | **1,648** | 1,818 |
| | 37,577 | 43,234 | 80,811 | 502 | **81,313** | 75,776 |
| Bénéfice (perte) d'exploitation | (7,606) | (7,617) | (15,223) | 1,624 | **(13,599)** | (9,263) |
| Revenus de placements | 3,087 | 3,515 | 6,602 | 853 | **7,455** | 7,229 |
| Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés | (4,519) | (4,102) | (8,621) | 2,477 | **(6,144)** | (2,034) |
| Impôt sur les grandes sociétés | 577 | 656 | 1,233 | 22 | **1,255** | 756 |
| **Bénéfice net (perte) pour l'exercice** | (5,096) $ | (4,758) $ | (9,854) $ | 2,455 $ | **(7,399 ) $** | (2,790) $ |

# ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

| | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|
| | Voie maritime | Pont des Mille-Îles | Total | Total |
| Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice | (58,965) $ | 7,693 $ | **(51,272) $** | (48,482) $ |
| Bénéfice net (perte) pour l'exercice | (9,854) | 2,455 | **(7,399)** | (2,790) |
| Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice | (68,819) $ | 10,148 $ | **(58,671) $** | (51,272) $ |

# ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

| | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|
| | **Voie maritime** | **Pont des Mille-Îles** | **Total** | **Total** |
| ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES: | | | | |
| ACTIVITÉS D'EXPLOITATION | | | | |
| Bénéfice net (perte) pour l'exercice | (9,854) $ | 2,455 $ | **(7,399) $** | (2,790) $ |
| Éléments sans incidence sur l'encaisse | | | | |
| Amortissement | 10,730 | 32 | **10,762** | 10,560 |
| Provision pour prestations de cessation d'emploi | 1,648 | — | **1,648** | 1,818 |
| (Bénéfice) perte à l'aliénation d'immobilisations | (355) | — | **(355)** | 34 |
| Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme | 3,109 | (1,922) | **1,187** | (816) |
| Paiements de prestations de cessation d'emploi | (1,254) | — | **(1,254)** | (1,664) |
| Encaisse en provenance des activités d'exploitation | 4,024 | 565 | **4,589** | 7,142 |
| ACTIVITÉS DE FINANCEMENT | | | | |
| Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réfection du canal de Welland | 27,300 | — | **27,300** | 26,900 |
| Encaisse en provenance des activités de financement | 27,300 | — | **27,300** | 26,900 |
| ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT | | | | |
| Réduction des débiteurs à long terme | 23 | — | **23** | 56 |
| Réduction (augmentation) des placements | 7,951 | — | **7,951** | (3,422) |
| Augmentation des immobilisations | (36,755) | (565) | **(37,320)** | (29,474) |
| Aliénation d'actifs | 526 | — | **526** | — |
| Encaisse utilisée pour des activités d'investissement | (28,255) | (565) | **(28,820)** | (32,840) |
| Augmentation de l'encaisse | 3,069 | — | **3,069** | 1,202 |
| Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice | 16,759 | — | **16,759** | 15,557 |
| Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice | 19,828 $ | — $ | **19,828 $** | 16,759 $ |
| Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice | | | | |
| Actif à court terme | 30,734 $ | — $ | **30,734 $** | 28,630 $ |
| Passif à court terme | 22,223 | (8,180) | **14,043** | 13,821 |
| | 8,511 $ | 8,180 $ | **16,691 $** | 14,809 $ |

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1991

## 1. POUVOIR ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés, tels les ponts, qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports. Le tarif des péages prend alors effet à la date du dépôt.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

**(a) Stocks de fournitures**
Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

**(b) Placements dans les filiales**
Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

**(c) Immobilisations**
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées de vie utiles estimatives des éléments d'actif.

**(d) Programme de réfection du canal de Welland**
Le financement reçu du gouvernement du Canada pour ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

**(e) Prestations de cessation d'emploi**
Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

**(f) Régime de pensions de retraite**
Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

**(g) Régime d'assurance-vie des employés**
L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auquel ils s'appliquent.

**(h) Assurance**
L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif, l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

**(i) Pont des Mille-Îles**
En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en immobilisations effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

## 3. PLACEMENTS À LONG TERME

Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du pont des Mille-Îles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

**Amélioration des immobilisations:**

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| • Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995<br>Valeur au pair 9 000 $ (1990 - 9 000 $ )<br>Valeur au marché 9 005 $ (1990 - 8 292 $) | **9 053 $** | 9 053 $ |
| • Bons du trésor, échéance à diverses dates jusqu'en août 1991 (1990 - jusqu' en mars 1991) | **4 858** | 12 809 |
| • Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995 | **10 000** | 10 000 |
| | **23 911** | 31 862 |

**Prestations de cessation d'emploi:**

| | | |
|---|---|---|
| • Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé, échéance en mars 1994 | **13 000** | 13 000 |
| | **36 911 $** | 44 862 $ |

## 4. FILIALES ET APPARENTÉS

| Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants: | Nombre d'actions | Coût |
|---|---|---|
| L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.) | 15 | 1 500 $ |
| Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.) | 1 | 100 |
| La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.) | 8 | 8 000 |
| | | 9 600 $ |

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1991, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 686 280 $ (1990 - 653 000 $). Au 31 mars 1991, la somme de 77 $ était à recevoir (1990 - 76 000 $).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1990 - 602 174 $; 1989 - 406 018 $) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1991, 4,6 millions $ (1990 - 5,2 millions $) en frais de construction n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 595 000 $ (1990 - 565 000 $).

## 5. IMMOBILISATIONS

| | | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Taux d'amortissement** | **Coût** | **Amortissement cumulé** | **Valeur nette** | **Valeur nette** |
| | | | (en milliers de dollars) | | |
| **Voie maritime:** | | | | | |
| Terrain | — | 29 880 $ | — $ | **29 880 $** | 30 027 $ |
| Chenaux et canaux | 1% | 249 108 | 76 149 | **172 959** | 175 451 |
| Écluses | 1% | 237 372 | 92 291 | **145 081** | 147 397 |
| Ponts et tunnels | 2% | 101 749 | 48 236 | **53 513** | 55 466 |
| Bâtiments | 2% | 12 147 | 7 117 | **5 030** | 5 129 |
| Matériel | 2-20% | 30 387 | 17 026 | **13 361** | 13 853 |
| Travaux de réfection | 1% | 121 458 | 26 549 | **94 909** | 96 127 |
| Ouvrages en voie de construction | — | 9 078 | — | **9 078** | 1 807 |
| | | 791 179 $ | 267 368 $ | **523 811 $** | 525 257 $ |
| **Pont des Mille-Îles** | | | | | |
| Améliorations | 2% | 2 343 | 375 | **1 968** | 1 435 |
| | | 793 522 $ | 267 743 $ | **525 779 $** | 526 692 $ |

**Programme de réfection du canal de Welland**

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions $ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21e siècle. Le programme comporte le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réfection du canal de Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions $ au cours d'une période de sept ans. A ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 117,3 millions $ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1991, 115,5 millions $ de la somme approuvée pour les cinq premières années furent reçus. Le solde de 1,8 millions $ (1990 - 4,2 millions $) est inclus dans les débiteurs.

Le financement du gouvernement du Canada prévu pour le reste de ce programme est le suivant:

| | (en millions de dollars) |
|---|---|
| 1991-1992 | 28,7 $ |
| 1992-1993 | 29,0 |
| Total | 57,7 $ |

## 6. CAPITAL D'APPORT

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions $ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1991 et 1990.

## 7. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'État fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 230 millions $. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et de développement d'environ 4 millions $ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer pour les années 1991 et 1990.

## 8. ENGAGEMENTS

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réfection du canal de Welland, se chiffraient au 31 mars 1991 à 195 000 $ (1990 - 4,7 millions $).

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, comme il suit:

| | (en milliers de dollars) |
|---|---|
| 1991/1992 | 269 $ |
| 1992/1993 | 269 |
| 1993/1994 | 269 |
| 1994/1995 | 269 |
| exercices ultérieurs | 179 |

## 9. ÉVENTUALITÉS

Il y a une somme totale de 79 millions $ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.